6. **OBRAS PÚBLICAS**

El régimen militar llevó a cabo un sinnúmero de obras públicas que contribuyeron enormemente a la integración y modernización del país.

Se realizaron en las distintas comunas del país innumerables obras que mejoraron la fisonomía de los lugares, como la pavimentación de caminos y calles, la formación de nuevas poblaciones y la construcción y remodelación de hospitales, centros de atención primaria, edificios públicos, escuelas, liceos, bibliotecas, teatros, paseos peatonales, plazas y parques, etc.[1454]

A finales de los años 80 se llevó a cabo la construcción de una nueva sede del Congreso Nacional, en Valparaíso. Este edificio, que tiene un esquema similar al edificio de las Naciones Unidas, contempla dos áreas de trabajo: La Torre (área de apoyo administrativo) y la Placa (área de trabajo administrativo). El Congreso, dotado de la más completa infraestructura tecnológica, tiene sesenta mil metros cuadrados de construcción y se emplaza sobre una superficie de veinticinco mil metros cuadrados, situados en el barrio El Almendral, donde funcionó el Hospital Enrique Deformes, demolido a raíz de los graves daños causados por el terremoto de 1985.[1455]

El énfasis en regiones fue primordial, pues «Santiago no es Chile», pensaba el presidente (Pinochet); «pero también en la capital hubo progresos notables, como la expansión y puesta en marcha del metro desde el 15 de septiembre de 1975, así como una renovación urbanística» que «cambió la cara de la ciudad» y permitió «su definitiva conversión

1454 Véase: ROJAS, *Chile escoge la libertad*, tomo I, págs. 359, 364-367, 370-373 y 391, y tomo II, págs. 507-508, 605-610, 726, 782-783 y 799-801.

1455 En: http://www.valparaisochile.com/edificiospublicos.htm, consultado en octubre de 2012.

en una urbe moderna».[1456] No podemos dejar de mencionar que en 1974 el régimen militar finalizó la construcción del templo votivo de Maipú, cumpliendo así el compromiso que Bernardo O´Higgins hiciera el 14 de marzo de 1818, en relación con construir un templo a la Virgen del Carmen en el lugar «en donde se dé la batalla y se obtenga la victoria» que asegure la Independencia de Chile.[1457]

A nivel nacional, se construyeron 2.000 kilómetros de caminos y 450 puentes (155 kilómetros), y se rehabilitaron 100 puentes. La Carretera Longitudinal fue recuperada en un 85%.[1458]

La obra vial más emblemática del período fue la construcción de la Carretera Longitudinal Austral. Esta carretera –que Pinochet anhelaba para Chile desde 1956, cuando era profesor de la Academia de Guerra– permitió integrar al país 140.000 kilómetros cuadrados, concretamente el área de Chiloé Continental y la Región Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo.[1459] Esta red vial, a finales de 1989 completaba un total de 2.420 kilómetros. Esto incluía la red de caminos transversales, de los cuales 1.283 kilómetros fueron construidos entre 1976 y 1989.[1460] La materialización de la Carretera Longitudinal Austral fue el esfuerzo mancomunado del Ministerio de Obras Públicas, a través de su Dirección de Viabilidad, y el Cuerpo Militar del Trabajo, organismo dependiente del Comando de Ingenieros del Ejército.[1461] La inversión hecha en la Carretera Austral (en-

1456 LABBÉ, *Biografía política del Estado de Chile*, pág. 238.

1457 En: http://cuidadoporquienvotas.blogspot.com/2009/04/la-historia-del-templo-votivo-de-maipu.html, consultado en octubre de 2012.

1458 En: http://fundacionpinochet.blogspot.com/2007/01/algunas-obras-del-gobierno-militar_14.html, consultado en octubre de 2012.

1459 Discursos del presidente Pinochet, 11 de febrero de 1984 y 26 de febrero de 1984, en: *Transición y consolidación democrática 1984-1989*, págs. 245-247.

1460 GUILLERMO VAN SCHOUWEN, *Historia Cuerpo Militar del Trabajo*, Instituto Geográfico Militar, Santiago, 2003, pág. 269.

1461 GERMAN GARCÍA ARRIAGADA, «Carretera Longitudinal Austral. La respuesta a un desafío, en: *Memorial del Ejército*», Nº 433, 1989, pág. 91.

tre 1976 y 1988) fue de 300 millones de dólares.[1462] En varias oportunidades el general Pinochet se refirió a la importancia de esta magna obra.[1463] Por ejemplo, en febrero de 1988, dijo: «Es la obra más grande que se ha hecho en el siglo», pues se abrió «un camino de 1.200 kilómetros de selva, ventisqueros, ríos, riachuelos, pantanos y otros obstáculos. La geopolítica indicaba la necesidad de tener un terreno donde posteriormente nuestra población se pueda expandir. Ahí hay una población de 0,3 por ciento y es el futuro de Chile. Hay que mirarlo a 50 años».[1464]

La construcción de la Carretera Austral incluyó un plan de colonización y de electrificación para el desenvolvimiento de la población de la zona y el desarrollo de las actividades económicas. Veamos algunos ejemplos. 1) Se impulsó la conexión de la XI Región por vía satélite, telefónica, radio y televisión con Chile y el mundo.[1465] 2) Se mejoró la cobertura y la calidad del suministro eléctrico en las Regiones X y XI.[1466] 3) Se llevó a cabo la extensión de la Central Puerto Aysén (de 65 a 240 kilómetros), beneficiando al puerto Ingeniero Ibáñez, que dejó de utilizar petróleo diésel. 4) Se compraron tres mini centrales hidroeléctricas a China, instalándose en las localidades de Cochrane, Puerto Cisnes y Puerto Ramírez, lo que permitió aumentar en 850 kilómetros la red eléctrica, llegando a lugares en donde se utilizaban tres paquetes de vela a la semana.[1467]

Otras obras viales de importancia son la autopista Santiago–San Antonio y la segunda calzada en la ruta que conecta Santiago y Valparaíso.[1468]

1462 ROJAS, *Chile escoge la libertad*, tomo II, pág. 607.

1463 En: *Presidente Pinochet. Transición y consolidación democrática 1984-1989*, págs. 247-250.

1464 En: revista *Qué pasa*, Nº 1284, 18 de noviembre de 1995, pág. 31.

1465 Revista *Ercilla*, octubre de 1989, Nº 8.828, págs. 27-28.

1466 Revista *ENDESA*, marzo de 1987, Nº 358, pág. 10.

1467 WALTER FORAL LIEBSCH, *Carretera Longitudinal Austral. La ciudad de los Césares*, Inédito, 1989, págs. 108-109.

1468 Ministerio Secretaría General de Gobierno, Oficina de Planificación

EL GOBIERNO MILITAR INICIA NUEVAS POLITICAS

El gobierno militar, de acuerdo con la tradición política de Chile, comprendió el Estado como unidad. El Presidente Pinochet, el 11 de julio de 1974, declaró explícitamente: "El Estado de Chile es unitario, donde el poder político, en la plenitud de sus atribuciones y de sus funciones, lo sirve una misma autoridad nacional y bajo un mismo régimen jurídico".

Sin embargo, este carácter unitario no debía confundirse con un Estado centralizado y omnipotente que dirigiese, reglamentase y controlase toda la vida económica, social y cultural del país. En Chile se había producido una hipertrofia del Estado y un desarrollo desmedido de la Región Metropolitana de Santiago a expensas del resto del país. Era indispensable modernizar el Estado y reducir su poder con el fin de propender al desarrollo libre de las fuerzas vivas de la sociedad, a través de una amplia reforma de las estructuras administrativas.

El Presidente Pinochet anunció un plan de descentralización y regionalización que dotó a las regiones de los organismos que les permitiesen tomar iniciativas y promover su propio desarrollo. Los decretos leyes 573 y 575 del año 1974 establecieron la nueva división política y administrativa del país en doce regiones y un Area Metropolitana de Santiago y dieron vida a los Consejos de Desarrollo Regional, las Secretarías Regionales Ministeriales, las Secretarías Regionales de Planificación y Coordinación y al Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Decretos posteriores dividieron las regiones en provincias. En las zonas australes nacieron así la provincia de Palena en la X Región y de Aisén, Coihaique, General Carrera y Capitán Prat en la XI Región.

La regionalización debía constituir la base para un desarrollo equilibrado y sostenido del país. La redefinición funcional del Estado y la relativa autonomía otorgada a las regiones no significaba que cada región quedase entregada a su propia suerte. El poder central debía otorgar su apoyo a aquellas regiones que, por condiciones geográficas e históricas, estaban menos desarrolladas que el resto del país.

Ya en 1965 el entonces Coronel Augusto Pinochet, al estudiar la situación geopolítica de la zona austral, había escrito -en su Ensayo sobre un estudio preliminar de una geopolítica de Chile- que esa sección del territorio nacional "desde el canal de Chacao hasta el cabo de Hornos es el espacio que dispone el núcleo vital en su crecimiento hacia el sur, para lo cual requiere integrarse al territorio con vías de comunicación terrestre, aumento de los medios de comunicación marítimo y aéreo, efectuar estudios de factibilidad que permitan asentar nuevas poblaciones que serían ayudadas por el Estado con medios de vida, como ser viviendas prefabricadas, herramientas de trabajo, préstamos de dinero en condiciones ventajosísimas, etc., que les permitan explotar sus recursos forestales y su inmensa riqueza ictiológica. Ello, sin lugar a dudas, daría vida a corto plazo a nuevas industrias, maderera y conservera, a base de los recursos que proporciona el mar en esa zona austral".

El Presidente Pinochet, al asumir el gobierno, puso en práctica las ideas formuladas ocho años antes para dotar a la XI Región de una infraestructura capaz de fomentar el proceso colonizador. Con el objeto de estimular el poblamiento dispuso diversas medidas fiscales y administrativas. Otorgó rebajas tributarias, eximió de derechos, tasas, gravámenes e impuestos a la importación de implementos destinados a la pesca artesanal, bonificó las inversiones y reinversiones productivas de pequeños y medianos empresarios, decretó una asignación de zona que ascendía hasta 125% en los pueblos más apartados y rebajó en 50% las tarifas marítimas para el transporte de muebles y enseres de los colonos.

Un grave problema era el alto número de ocupantes de tierra que carecían de título jurídico válido. Un catastro general permitió detectar que el territorio colonizado llegaba a 20% del total, que las tierras fiscales representaban 77% de la superficie y que había miles de propie-

Río Baker.
Provincia Capitán Prat,
XI Región.

dades sin título. De allí que entre 1973 y 1985 se regularizaran 1.728 predios que incluían 76.861 ha rurales y 524.900 m2 de propiedad urbana.

Finalmente, la ley 18.270 de enero de 1984 otorgó título gratuito a los ocupantes de tierras fiscales que las explotaran personalmente por un lapso no inferior a cinco años.

Lo más importante y urgente era la construcción de un sistema vial completo. En 1973 existían 978 km de caminos que correspondían a dos ejes transversales independientes entre sí que iban: desde Chaitén a Palena y Futaleufú, con trasbordo en el lago Yelcho, y desde Puerto Chacabuco y Puerto Aisén hasta Coihaique, Balmaceda y Puerto Ibáñez, con trasbordo por el lago General Carrera hasta Chile Chico. No había ninguna vía terrestre longitudinal y las únicas comunicaciones con el resto del país eran las conexiones marítimas y aéreas; por tierra, sólo se podía acceder por territorio argentino. En suma, desde el punto de vista vial la región era una isla.

Con el fin de crear lazos más estrechos con el resto del país, de posibilitar el asentamiento de nuevos pobladores, de generar nuevas áreas productivas, de hacer efectiva la posesión de la tierra y de afianzar la soberanía nacional, el Presidente Pinochet tomó la trascendental decisión de construir una carretera longitudinal que uniese por el continente las provincias de Llanquihue y Palena con las provincias de la XI Región.

Coihaique,
X Región.

ria debería analizarse y proyectarse en un programa de crecimiento racional del país.

6. La vía de comunicaciones marítimas que posee Chile une la totalidad del territorio nacional, pero su explotación necesita de puertos y de buques con materias de vialidad intermedia que afectarían económicamente el acarreo.

En cambio, la vía terrestre, que es económicamente más cara, tiene la ventaja de ser a la vez más expedita para el transporte de los elementos desde Arica hasta Puerto Montt, proyectándose hacia el Sur con la nueva Carretera Austral que llegaría hasta la zona: Chile Chico - Laguna San Rafael - Cochrane - Tortel, que alivia un área superior a los 100.000 Km^2.

En la actualidad la ruta panamericana une los "Núcleos secundarios" al "Núcleo Vital" desde Arica a Puerto Montt.

Se considera que Chile con una sola ruta terrestre es insuficiente. El país necesitaría de tres rutas longitudinales y un número indefinido de caminos transversales; así tenemos:

a) La ruta cordillerana que partiendo desde Putre terminara en el Sur de Tortel, con lo que se uniría a los núcleos cordilleranos entre sí.

b) La actual ruta panamericana central, que une los "núcleos secundarios" con el "Núcleo Vital".

c) La ruta costera, que, partiendo desde Arica, culmina en Puerto Montt, y que seguiría por Chiloé, camino costero hasta Tortel o más al Sur; con ello se unen los núcleos de la costa. Estas rutas estarían cruzadas por caminos transversales que darían verdadera cohesión a la totalidad del país con esta intensa red vial.

7. Al "Núcleo Vital" lo protegen fuertemente las Cordilleras de los Andes y de la Costa, dando con ello seguridad para su desarrollo y crecimiento.

8. El país posee un amplio "Hinterland" que le permite un desarrollo armónico del "Núcleo Vital" y que sólo en este siglo se ha desarrollado con más intensidad.